

INFORMÁCIE TÝKAJÚCE SA EURÓPSKEHO HOSPODÁRSKEHO PRIESTORU

DOZORNÝ ÚRAD EZVO

Usmernenia o uplatňovaní článku 53 Dohody o EHP na služby námornej dopravy

(2012/C 35/06)

- A. Toto oznámenie sa vydáva podľa pravidiel Dohody o Európskom hospodárskom priestore (ďalej len „Dohoda o EHP“) a Dohody medzi štátmi EZVO o zriadení Dozorného orgánu a Súdneho dvora (ďalej len „Dohoda o dozore a súde“).
- B. Európska komisia (ďalej len „Komisia“) vydala „Usmernenia o uplatňovaní článku 81 Zmluvy o ES na služby námornej dopravy“⁽¹⁾. V tomto nezáväznom akte sa stanovujú zásady, ktorými sa bude Komisia riadiť pri určovaní trhov a posudzovaní dohôd o spolupráci v tých službách námornej dopravy, ktoré sú priamo ovplyvnené zmenami zavedenými nariadením Rady (ES) č. 1419/2006 z 25. septembra 2006, t. j. služby v lodnej doprave, kabotáž a medzinárodné trampové služby⁽²⁾.
- C. Dozorný orgán EZVO považuje spomenutý dokument za dokument s významom pre EHP. S cieľom zabezpečiť rovnaké podmienky hospodárskej súťaže a jednotné uplatňovanie pravidiel hospodárskej súťaže EHP v Európskom hospodárskom priestore prijíma Dozorný orgán EZVO v rámci svojich právomocí podľa článku 5 ods. 2 písm. b) Dohody o dozore a súde toto oznámenie. Dozorný orgán má v úmysle riadiť sa pri uplatňovaní príslušných pravidiel EHP v konkrétnom prípade zásadami a pravidlami stanovenými v tomto oznámení⁽³⁾.
- D. Účelom tohto oznámenia je poskytnúť usmernenia o tom, ako bude Dozorný orgán EZVO uplatňovať článok 53 pri určovaní trhov a hodnotení dohôd o spolupráci v oblasti služieb v lodnej doprave, kabotáže a medzinárodných trampových služieb.
- E. Toto oznámenie sa uplatňuje v prípadoch, v ktorých je Dozorný orgán zodpovedným dozorným orgánom podľa článku 56 Dohody o EHP.

1. ÚVOD

1. V týchto usmerneniach sa stanovujú zásady, ktorými sa bude Dozorný orgán EZVO riadiť pri určovaní trhov a posudzovaní dohôd o spolupráci v tých službách námornej dopravy, ktoré sú priamo ovplyvnené zmenami spôsobenými začlenením nariadenia Rady (ES) č. 1419/2006 do Dohody o EHP, t. j. službách v lodnej doprave, kabotáži a medzinárodných trampových službách⁽⁴⁾.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 245, 26.9.2008, s. 2.

⁽²⁾ Nariadenie Rady (ES) č. 1419/2006 z 25. septembra 2006, ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 4056/86, ktorým sa ustanovujú podrobné pravidlá uplatňovania článkov 85 a 86 Zmluvy ES na námornú dopravu a ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie (ES) č. 1/2003 tak, aby do jeho pôsobnosti bola zahrnutá kabotáž a medzinárodné trampové služby (Ú. v. EÚ L 269, 28.9.2006, s. 1). Nariadenie Rady (ES) č. 1419/2006 bolo začlenené do Dohody o EHP rozhodnutím Spoločného výboru EHP č. 153/2006, ktorým sa mení a dopĺňa príloha XIII (Doprava), príloha XIV (Hospodárska súťaž) a protokol 21 (Ú. v. EÚ L 89, 29.3.2007, s. 25 a dodatok EHP č. 15, 29.3.2007, s. 20).

⁽³⁾ Príslušnosť vybavovať konkrétne prípady, ktoré patria do pôsobnosti článkov 53 a 54 Dohody o EHP, sa podľa pravidiel ustanovených v článku 56 Dohody o EHP delí medzi Dozorný orgán EZVO a Komisiu. Iba jeden z týchto dozorných orgánov je oprávnený vybavovať akýkoľvek daný prípad.

⁽⁴⁾ Pozri poznámku č. 2, pokiaľ ide o nariadenie Rady (ES) č. 1419/2006 z 25. septembra 2006 a jeho začlenenie do Dohody o EHP.

2. Tieto usmernenia majú pomôcť podnikom a združeniam podnikov, ktoré prevádzkujú tieto služby, a to najmä do a/alebo z prístavu alebo prístavov v Európskom hospodárskom priestore, posúdiť, či sú ich dohody ⁽⁵⁾ zlučiteľné s článkom 53 Dohody o EHP. Usmernenia sa nevzťahujú na ostatné odvetvia.
3. Nariadením Rady (ES) č. 1419/2006 sa rozšíril rozsah pôsobnosti nariadenia Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch 81 a 82 Zmluvy o ES ⁽⁶⁾ a nariadenia Komisie (ES) č. 773/2004 zo 7. apríla 2004, ktoré sa týka vedenia konania Komisiou podľa článkov 81 a 82 Zmluvy o ES ⁽⁷⁾ tak, aby zahŕňalo kabotáž a služby trampových lodí. Začlenením nariadenia Komisie (ES) č. 1419/2006 do Dohody o EHP sa teda zodpovedajúcim spôsobom zmenili a doplnili príslušné pravidlá EHP. Od 9. decembra 2006 preto všetky odvetvia služieb námornej dopravy podliehajú všeobecne platnému procesnému rámcu.
4. Nariadením Rady (ES) č. 1419/2006 sa takisto zrušilo nariadenie Rady (EHS) č. 4056/1986 z 22. decembra 1986 o uplatňovaní článkov 85 a 86 (teraz 81 a 82) Zmluvy o ES na námornú dopravu ⁽⁸⁾, ktoré obsahujú skupinovú výnimku pre združenia lodných prepravcov, ktorou sa povoľovalo plavebným linkám združeným v združeniach lodných prepravcov určovať sadzby a iné podmienky prepravy, keďže systém združenia už neplní kritériá článku 81 ods. 3 Zmluvy o ES (teraz článku 101 ods. 3 ZFEÚ). Výsledkom začlenenia nariadenia Komisie (ES) č. 1419/2006 do Dohody o EHP je, že na systém združení lodných dopravcov sa k 18. októbru 2008 už nevzťahuje skupinová výnimka zo zákazu ustanoveného v článku 53 ods. 1 Dohody o EHP. Po tomto dátume musia všetci prepravcovia na linkách prevádzkujúci služby z a/alebo do jedného alebo viacerého prístavov v Európskom hospodárskom priestore zastaviť všetky činnosti v rámci združenia lodných dopravcov, ktoré sú v rozpore s článkom 53 Dohody o EHP. To platí bez ohľadu na to, či iné jurisdikcie umožňujú, výslovne alebo implicitne, určovať sadzby združeniam lodných dopravcov alebo uzatvárať diskusné dohody. Členovia združenia by mali navyše zabezpečiť, aby akákoľvek dohoda prijatá v rámci systému združenia bola k 18. októbru 2008 v súlade s článkom 53 Dohody o EHP.
5. Tieto usmernenia dopĺňajú pokyny, ktoré dozorný orgán už vydal v iných oznámeniach. Keďže služby námornej dopravy charakterizujú rozsiahle dohody o spolupráci medzi súťažiacimi prepravcami, usmernenia o uplatniteľnosti článku 53 Dohody o EHP na dohody o horizontálnej spolupráci ⁽⁹⁾ a usmernenia o uplatňovaní článku 53 ods. 3 Dohody o EHP ⁽¹⁰⁾ sú zvlášť relevantné.
6. Na dohody o horizontálnej spolupráci v oblasti lodnej dopravy o poskytovaní spoločných služieb sa vzťahuje nariadenie Komisie (ES) č. 823/2000 z 19. apríla 2000 o uplatnení článku 81 (3) zmluvy na určité kategórie dohôd, rozhodnutí a zosúladených postupov medzi linkovými prepravnými lodnými spoločnosťami (konzorciá) začlenené do Dohody o EHP ⁽¹¹⁾. Nariadenie Komisie (ES) č. 823/2000 sa 26. apríla 2010 nahradí nariadením Komisie č. 906/2009 z 28. septembra 2009 ⁽¹²⁾. V týchto

⁽⁵⁾ Výraz „dohoda“ sa používa na označenie dohôd, rozhodnutí prijatých združeniami podnikov a zosúladených postupov.

⁽⁶⁾ Nariadenie Rady (ES) č. 1/2003 (Ú. v. ES L 1, 4.1.2003, s. 1) bolo začlenené do prílohy XIV a protokolov 21 a 23 k Dohode o EHP rozhodnutím Spoločného výboru EHP č. 130/2004 z 24. septembra 2004 (Ú. v. EÚ L 64, 10.3.2005, s. 57 a dodatok EHP č. 12, 10.3.2005, s. 42) a do kapitoly II protokolu 4 k Dohode o dozore a súde dohodou medzi štátmi EZVO z 24. septembra 2004.

⁽⁷⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 773/2003 (Ú. v. ES L 123, 27.4.2004, s. 18) bolo začlenené do protokolov 21 a 23 k Dohode o EHP rozhodnutím Spoločného výboru EHP č. 178/2004 z 3. decembra 2004 (Ú. v. EÚ L 133, 26.5.2005, s. 35 a dodatok EHP č. 26, 26.5.2005, s. 25) a do kapitoly III protokolu 4 k Dohode o dozore a súde dohodou medzi štátmi EZVO z 3. decembra 2004.

⁽⁸⁾ Nariadenie Rady (EHS) č. 4056/86 (Ú. v. ES L 378, 31.12.1986, s. 4) bolo začlenené do kapitoly G bodu 11 prílohy XIV k Dohode o EHP.

⁽⁹⁾ Usmernenia o uplatniteľnosti článku 53 Dohody o EHP na horizontálne dohody o spolupráci (Ú. v. ES C 266, 31.10.2002, s. 1 a dodatok EHP č. 55, 31.10.2002, s. 1).

⁽¹⁰⁾ Usmernenia o uplatňovaní článku 53 ods. 3 Dohody o EHP (Ú. v. EÚ C 208, 6.9.2007, s. 1 a dodatok EHP č. 42, 6.9.2007, s. 1).

⁽¹¹⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 823/2000 (Ú. v. ES L 100, 20.4.2000, s. 24.) bolo začlenené do kapitoly G bodu 11c prílohy XIV k Dohode o EHP rozhodnutím Spoločného výboru EHP č. 49/2000 (Ú. v. ES L 237, 21.9.2000, s. 60 a dodatok EHP č. 42, 21.9.2000, s. 3).

⁽¹²⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 906/2009 (Ú. v. EÚ L 256, 29.9.2009, s. 31), zatiaľ nezačlenené do Dohody o EHP.

nariadeniach začlenených do Dohody o EHP sa stanovujú podmienky podľa článku 53 ods. 3 Dohody o EHP, na základe ktorých sa zákaz uvedený v článku 53 ods. 1 Dohody o EHP nevzťahuje na dohody medzi dvoma alebo viacerými prepravcami prevádzkujúcimi plavidlá (konzorciá).

7. Tieto usmernenia sa uplatňujú bez toho, aby bol dotknutý výklad článku 53 Dohody o EHP, ktorý môže poskytnúť súd EZVO, Súdny dvor alebo Všeobecný súd EÚ. Zásady uvedené v usmerneniach sa majú uplatňovať vzhľadom na osobitné okolnosti daného prípadu.
8. Dozorný orgán bude uplatňovať tieto usmernenia počas obdobia piatich rokov.

2. SLUŽBY NÁMORNEJ DOPRAVY

2.1. Rozsah pôsobnosti

9. Služby lodnej dopravy, kabotáž a trampové služby sú odvetviami námornej dopravy, ktoré sú priamo ovplyvnené zmenami, ktoré prinieslo začlenenie nariadenia Rady (ES) č. 1419/2006 do Dohody o EHP.
10. Lodná doprava zahŕňa pravidelnú prepravu nákladu, hlavne kontajnerovú, do prístavov na určitej zemepisnej trase, všeobecne známu ako obchod. Medzi ďalšie všeobecné charakteristiky lodnej dopravy patrí skutočnosť, že cestovné poriadky a dátumy plavby sú oznamované vopred a služby sú dostupné každému užívateľovi dopravy.
11. V článku 1 ods. 3 písm. a) nariadenia Rady (EHS) č. 4056/86 začleneného do kapitoly G bodu 11 prílohy XIV k Dohode o EHP ⁽¹³⁾ sa služby trampových lodí vymedzujú ako doprava voľne loženého alebo sypaného tovaru loďou, ktorá je prenajatá celkom alebo čiastočne jednému alebo viacerým lodným zasielateľom na základe zmluvy o prenájme lodí na určitú trasu alebo zmluvy o časovom prenájme lodí, prípadne inej formy zmluvy o využití nepravidelných alebo vopred neoznamovaných plavieb, v prípade ktorých je dopravné voľne dojednané z prípadu na prípad, podľa situácie na strane ponuky a dopytu. Väčšinou ide o neplánovanú prepravu jednej komodity, ktorá zaplňa celé plavidlo ⁽¹⁴⁾.
12. Kabotáž zahŕňa poskytovanie služieb námornej dopravy vrátane trampovej a linkovej lodnej dopravy spájajúcej dva alebo viac prístavov toho istého štátu EHP ⁽¹⁵⁾. Hoci tieto usmernenia osobitne neriešia služby týkajúce sa kabotáže, uplatňujú sa na tieto služby, pokiaľ sú poskytované buď ako služby linkovej lodnej dopravy alebo trampovej lodnej dopravy.

2.2. Účinok na obchod medzi štátmi EHP

13. Článok 53 Dohody o EHP sa vzťahuje na všetky dohody, ktoré môžu značne ovplyvňovať obchod medzi štátmi EHP. Na to, aby existoval účinok na obchod, musí existovať možnosť predvídať s dostatočnou mierou pravdepodobnosti na základe súboru objektívnych právnych alebo vecných skutočností, že dohoda alebo jej plnenie môže mať taký vplyv, priamy alebo nepriamy, skutočný alebo potenciálny, na charakter obchodu medzi štátmi EHP ⁽¹⁶⁾. Dozorný orgán vydal usmernenie o tom, ako bude pojem ovplyvňovania obchodu uplatňovať, vo svojich Usmerneniach o pojme účinku na obchod zahrnuté do článkov 53 a 54 Dohody o EHP ⁽¹⁷⁾.

⁽¹³⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 8.

⁽¹⁴⁾ Komisia stanovila niekoľko vlastností charakteristických pre špecializovanú dopravu, ktoré ju odlišujú od služieb lodnej dopravy a služieb trampových lodí. Patrí sem poskytovanie pravidelných služieb pre konkrétny druh nákladu. Služba sa zvyčajne poskytuje na základe zmlúv o prenájme lodí s použitím špecializovaných plavidiel technicky upravených a/alebo postavených na prepravu osobitného nákladu. Rozhodnutie Komisie 94/980/ES z 19. októbra 1994 vo veci IV/34.446 – *Transatlantická dohoda* (Ú. v. ES L 376, 31.12.1994, s. 1) (ďalej len rozhodnutie TAD), odseky 47 až 49.

⁽¹⁵⁾ Článok 1 nariadenia Rady (EHS) č. 3577/92 zo 7. decembra 1992, ktorým sa uplatňuje zásada slobody poskytovania služieb na námornú dopravu v rámci členských štátov (námorná kabotáž) (Ú. v. ES L 364, 12.12.1992, s. 7.), začlenený do kapitoly V bodu 53a prílohy XIII k Dohode o EHP rozhodnutím Spoločného výboru EHP č. 70/97 (Ú. v. ES L 30, 5.2.1998, s. 42 a dodatok EHP č. 5, 5.2.1998, s. 175).

⁽¹⁶⁾ Rozsudky Európskeho súdneho dvora vo veci 42/84 *Remia BV a iní/Komisia* [1985] Zb. 2545, bod 22 a veci 319/82 *Ciments et Bétons de l'Est/Kerpen & Kerpen* [1983] Zb. 4173, bod 9.

⁽¹⁷⁾ Ú. v. EÚ C 291, 30.11.2006, s. 46 a Dodatok EHP č. 59, 30.11.2006, s. 18.

14. Prepravné služby ponúkané prevádzkovateľmi lodnej dopravy a trampových služieb majú často medzinárodný charakter a spájajú prístavy EHP s tretími krajinami a/alebo zahŕňajú vývoz a dovoz medzi dvoma alebo viacerými členskými štátmi (t. j. obchod v rámci EHP) ⁽¹⁸⁾. Vo väčšine prípadov je pravdepodobné, že tieto služby ovplyvňujú obchod medzi členskými štátmi, okrem iného z dôvodu svojho vplyvu na trhy s poskytovaním prepravných a sprostredkovateľských služieb ⁽¹⁹⁾.
15. Účinok na obchod medzi štátmi EHP je zvlášť významný pre služby námornej kabotáže, keďže určuje rozsah uplatňovania článku 53 Dohody o EHP a jeho vzájomné vzťahy s vnútroštátnymi právnymi predpismi o hospodárskej súťaži podľa článku 3 kapitoly II protokolu 4 k Dohode o dozore a súde o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch 53 a 54 Dohody o EHP. Rozsah, v akom môžu takéto služby ovplyvňovať obchod medzi štátmi EHP, sa musí hodnotiť jednotlivo pre každý prípad ⁽²⁰⁾.

2.3. Relevantný trh

16. Na posúdenie vplyvu dohody na hospodársku súťaž na účely článku 53 Dohody o EHP je nevyhnutné definovať príslušný výrobok a zemepisný(-é) trh(-y). Hlavným účelom definovania trhu je systematicky určiť obmedzenia v súvislosti s hospodárskou súťažou, ktorým podnik čelí. Usmernenie pre tieto prípady je uvedené v oznámení dozorného orgánu o definícii relevantného trhu na účely súťažného práva v rámci EHP ⁽²¹⁾. Toto usmernenie je relevantné aj pre definovanie trhu, pokiaľ ide o služby námornej dopravy.
17. Relevantný trh výrobku zahŕňa všetky výrobky a/alebo služby, ktoré sa považujú za vzájomne zameniteľné alebo nahraditeľné spotrebiteľom na základe charakteristík výrobkov, ich cien a ich plánovaného použitia. Relevantný geografický trh pokrýva oblasť, v ktorej sú príslušné podniky zapojené do ponuky a dopytu po výrobkoch alebo službách, pričom podmienky hospodárskej súťaže sú v tejto oblasti dostatočne rovnorodé a túto oblasť je možné odlíšiť od susedných oblastí, pretože podmienky hospodárskej súťaže sú v týchto oblastiach značne odlišné ⁽²²⁾. Prepravca(-ovia) nemôže(-u) mať významný vplyv na prevládajúce trhové podmienky, ak sú spotrebiteľia schopní prejsť rýchlo k iným poskytovateľom služieb ⁽²³⁾.

2.3.1. Lodná doprava

18. Komisia vo viacerých rozhodnutiach a Súdny dvor vo svojich rozsudkoch označili kontajnerové služby pravidelnej lodnej dopravy za relevantný trh výrobku pre pravidelnú lodnú dopravu ⁽²⁴⁾. Tieto rozhodnutia a rozsudky sa týkali námornej dopravy v oblasti obchodov na šírom mori. Ostatné druhy dopravy neboli zaradené do toho istého trhu služieb, aj keď v niektorých prípadoch môžu byť tieto služby okrajovo vzájomne zameniteľné. Dôvodom je skutočnosť, že iba malú časť tovarov prepravovaných kontajnerom možno prepravovať iným druhom dopravy, ako sú napríklad služby leteckej dopravy ⁽²⁵⁾.

⁽¹⁸⁾ Skutočnosť, že služba smeruje do/z prístavu mimo EHP sama o sebe neznamená, že obchod medzi štátmi EHP je ovplyvnený. Je potrebné vykonať dôkladnú analýzu účinkov na spotrebiteľov a iných prevádzkovateľov v rámci EHP, ktorí tieto služby využívajú, s cieľom určiť, či sa na tieto účinky bude vzťahovať právomoc EHP. Pozri usmernenia o pojme účinku na obchod uvedenom v článkoch 53 a 54 Dohody o EHP, poznámka pod čiarou 17.

⁽¹⁹⁾ Rozhodnutie Komisie 93/82/EHS z 23. decembra 1992 (veci IV/32.448 a IV/32.450 – CEWAL) (Ú. v. ES L 34, 10.2.1993, s. 1), bod 90, potvrdené Všeobecného súdu EÚ v spojených veciach T-24/93 až T-26/93 a T-28/93, *Compagnie Maritime Belge a i./Komisia*, [1996] Zb., s. II-1201, bod 205. Rozhodnutie TAA uvedené v poznámke pod čiarou č. 14, body 288 až 296, potvrdené rozsudkom Všeobecného súdu EÚ vo veci T-395/94, *Atlantic Container Line a i./Komisia* (ďalej len rozsudok TAD), body 72 – 74; rozhodnutie Komisie 1999/243/ES zo 16. septembra 1998 (vec IV/35.134 – Dohoda o transatlantickej konferencii („Trans-Atlantic Conference Agreement“, ďalej len rozsudok DTAK) (Ú. v. ES L 95, 9.4.1999, s. 1), body 386 – 396), rozhodnutie Komisie 2003/68/ES zo 14. novembra 2002 (vec COMP/37.396 – revízia DTAK) (ďalej len revidovaný rozsudok DTAK) (Ú. v. ES L 26, 31.1.2003, s. 53), bod 73.

⁽²⁰⁾ Pre usmernenie o uplatňovaní účinku na obchod pozri usmernenia o pojme účinku na obchod uvedenom v článkoch 53 a 54 Dohody o EHP, poznámka pod čiarou 17.

⁽²¹⁾ Ú. v. ES L 200, 16.7.1998, s. 48 a Dodatok EHS č. 28, 16.7.1998, s. 3.

⁽²²⁾ Oznámenie o definícii trhu, uvedené v poznámke pod čiarou 21, bod 8.

⁽²³⁾ Oznámenie o definícii trhu, uvedené v poznámke pod čiarou 21, bod 13.

⁽²⁴⁾ Rozhodnutie TAD uvedené v poznámke pod čiarou 14 a rozhodnutie DTAK uvedené v poznámke pod čiarou 19, body 60 až 84. Definíciu trhu v rozhodnutí DTAK potvrdil Súd prvého stupňa vo svojom rozsudku v spojených veciach T-191/98, T-212/98 až 214/98 *Atlantic Container Line AB a i./Komisia*, [2003] Zb. s. II-3275, (ďalej len „rozsudok DTAK“), odseky 781 až 883.

⁽²⁵⁾ Bod 62 rozhodnutia DTAK uvedeného v poznámke pod čiarou 19 a body 783 až 789 rozsudku DTAK uvedeného v poznámke pod čiarou 24.

19. Za určitých okolností môže byť primerané definovať užší trh produktov obmedzený na určitý druh výrobku prepravovaného po mori. Napríklad doprava rýchlo sa kaziaceho tovaru by mohla byť obmedzená na chladiarenské kontajnery alebo zahŕňať dopravu klasickými chladiarenskými plavidlami. Hoci vo výnimočných situáciách môže dôjsť k určitej nahraditeľnosti medzi dopravou sypaného tovaru a kontajnerovou dopravou⁽²⁶⁾, zdá sa, že nejestvuje žiadny trvalý prechod od kontajnerovej dopravy k doprave voľne uloženého tovaru. Pre prevažnú väčšinu kategórií tovarov a užívateľov tovaru prepravovaného kontajnermi neponúka doprava sypaného tovaru primeranú alternatívu kontajnerovej lodnej dopravy⁽²⁷⁾. Ak sa náklad pravidelne prepravuje v kontajneroch, je nepravdepodobné, že sa niekedy bude prepravovať ináč ako v kontajneroch⁽²⁸⁾. Súčasná kontajnerová lodná doprava je preto hlavne predmetom jednosmernej nahraditeľnosti⁽²⁹⁾.
20. Relevantný geografický trh pozostáva z oblasti, v ktorej sa obchoduje so službami, vo všeobecnosti zo skupiny prístavov na každom konci služby, a ktorá je určená presahujúcimi úmormi prístavov. Pokiaľ ide o európsky koniec trasy, geografický trh v prípade dopravných liniek bol dosiaľ identifikovaný ako skupina prístavov v severnej Európe alebo v oblasti Stredozemného mora. Keďže služby lodnej dopravy z oblasti Stredozemného mora sú len okrajovo nahraditeľné službami zo severoeurópskych prístavov, boli tieto oblasti označené ako oddelené trhy⁽³⁰⁾.

2.3.2. Trampové služby

21. Dozorný orgán ešte neuplatnil článok 53 Dohody o EHP na trampovú lodnú dopravu. Podniky môžu pri posudzovaní zväziť nasledujúce prvky, pokiaľ sú relevantné pre služby trampovej dopravy, ktoré poskytujú.

Prvky, ktoré sa majú zohľadniť pri určovaní príslušného trhu výrobku zo strany dopytu (substitučnosť dopytu)

22. „Hlavné podmienky“ individuálnej žiadosti o prepravu sú východiskovým bodom pre definovanie relevantných trhov služieb v trampovej lodnej doprave, keďže sa nimi vo všeobecnosti určujú základné prvky⁽³¹⁾ danej požiadavky na prepravu. V závislosti od osobitných potrieb užívateľov dopravy budú tieto podmienky pozostávať z prvkov, ktoré môžu byť predmetom dojednaní a z prvkov, ktoré nemôžu byť predmetom dojednaní. Ak je identifikovaný prvok hlavných podmienok, ktorý môže byť predmetom dojednaní, napr. druh alebo veľkosť plavidla, tento prvok môže znamenať napríklad, že relevantný trh je vzhľadom na tento osobitný prvok širší ako trh uvedený v pôvodnej požiadavke na prepravu.
23. Charakter služby v trampovej lodnej doprave môže byť rôzny a existuje množstvo prepravných zmlúv. Môže byť preto nevyhnutné zistiť, či strana dopytu považuje služby poskytované v rámci zmlúv o časovom prenájme lodí, zmlúv o prenájme lodí na určitú trasu a zmlúv o prenájme lodí za nahraditeľné. V takom prípade by mohli patriť do rovnakého relevantného trhu.
24. Druhy plavidiel sa zvyčajne ďalej rozdeľujú na niekoľko štandardných priemyselných veľkostí⁽³²⁾. V dôsledku značných úspor z rozsahu, služba so značným nesúladom medzi objemom nákladu a veľkosťou plavidla nebude možno schopná ponúknuť konkurencieschopnú sadzbu pre dopravu tovaru. Nahraditeľnosť veľkostí plavidiel treba preto posudzovať v každom jednotlivom prípade tak, aby sa určilo, či každá veľkosť plavidla predstavuje samostatný relevantný trh.

⁽²⁶⁾ Rozhodnutie DTAK uvedené v poznámke pod čiarou 19, bod 71.

⁽²⁷⁾ Rozsudok TAD uvedený v poznámke pod čiarou 18, bod 273 a rozsudok DTAK uvedený v poznámke pod čiarou 24, bod 809.

⁽²⁸⁾ Rozsudok TAD uvedený v poznámke pod čiarou 19, bod 281; rozhodnutie Komisie z júla 2005 vo veci COMP/M.3829 – MAERSK/PONL (Ú. v. EÚ C 147, 17.6.2005, s. 18), bod 13.

⁽²⁹⁾ Rozhodnutie DTAK uvedené v poznámke pod čiarou 19, body 62 až 75; rozsudok DTAK uvedený v poznámke pod čiarou č. 24, bod 795 a rozhodnutie Komisie vo veci MAERSK/PONL uvedené v poznámke pod čiarou č. 28, body 13 a 112 až 117.

⁽³⁰⁾ Rozhodnutie DTAK uvedené v poznámke pod čiarou 19, body 76 až 83 a revidované rozhodnutie DTAK uvedené v poznámke pod čiarou 19, bod 39.

⁽³¹⁾ Pre prenájom lode na určitú trasu sú základnými prvkami prepravnej požiadavky napr. náklad, ktorý sa má prepraviť, objem nákladu, prístav naloženia, prístav vyloženia, dni povolené na naloženie a vyloženie alebo konečný deň príchodu tovaru a technické údaje týkajúce sa požadovaného plavidla.

⁽³²⁾ Ukazuje sa, že z hľadiska odvetvového chápania predstavujú veľkosti plavidiel oddelené trhy. Obchodná tlač a časopis Baltic Exchange uverejňujú cenové indexy pre každú štandardnú veľkosť plavidla. Poradcovia vo svojich správach rozdeľujú trh na základe veľkostí plavidiel.

Prvky, ktoré sa majú zohľadniť pri určovaní relevantného trhu produktov zo strany ponuky (nahraditeľnosť ponuky)

25. Fyzické a technické podmienky nákladu, ktorý sa má prepraviť, a druh plavidla poskytujú prvé ukazovatele, pokiaľ ide o príslušný trh zo strany ponuky ⁽³³⁾. Ak možno plavidlo pri zanedbateľných nákladoch a v krátkom čase ⁽³⁴⁾ prispôbiť na prepravu určitého nákladu, iní poskytovatelia služieb trampovej lodnej dopravy sa môžu uchádzať o prepravu tohto nákladu. V tomto prípade bude relevantný trh zo strany ponuky zahŕňať viac ako jeden druh plavidla.
26. Existuje však viacero druhov plavidiel, ktoré sú technicky upravené a/alebo špeciálne postavené tak, aby poskytovali špecializované dopravné služby. Hoci špecializované plavidlá môžu prepravovať aj iné druhy nákladu, môžu byť z hľadiska konkurencieschopnosti znevýhodnené. Schopnosť poskytovateľov špecializovaných služieb konkurovať pri poskytovaní dopravy iného nákladu môže byť preto malá.
27. V oblasti trampovej lodnej dopravy sa zástavky v prístavoch určujú na základe individuálnych požiadaviek. Mobilitu plavidiel však môžu znižovať obmedzenia týkajúce sa terminálov a ponoru alebo environmentálne normy pre určitý druh plavidiel v niektorých prístavoch alebo oblastiach.

Ďalšie skutočnosti, ktoré je potrebné zohľadniť pri určovaní relevantného trhu produktov

28. Zohľadniť by sa mali aj substitučné reťazce existujúce medzi rôznymi veľkosťami plavidiel v trampovej lodnej doprave. Na niektorých trhoch trampovej lodnej dopravy nedochádza k priamej nahraditeľnosti medzi veľkosťami plavidiel v okrajových oblastiach trhu. Vplyv substitučného reťazca môže napriek tomu viesť k obmedzovaniu určovania cien v okrajových oblastiach a k ich zahrnutiu do širšej definície trhu.
29. Na niektorých trhoch trampovej lodnej dopravy sa musí zvážiť, či možno plavidlá považovať za vlastnú kapacitu podniku a pri posudzovaní príslušného trhu by sa nemali zohľadňovať.
30. Substitučnosť na strane ponuky a dopytu môžu ovplyvňovať ďalšie faktory, ako spoľahlivosť poskytovateľa služieb, bezpečnosť a bezpečnostné a regulačné požiadavky, ako napr. požiadavka dvojitého trupu pre cisternové lode vo vodách EHP ⁽³⁵⁾.

Geografický rozmer

31. Požiadavky na dopravu zvyčajne obsahujú geografické prvky, ako sú prístavy alebo oblasti nakládky a vykládky. Tieto prístavy poskytujú prvú orientáciu pre definovanie relevantného geografického trhu zo strany dopytu, tým však nie je dotknutá konečná definícia relevantného geografického trhu.
32. Niektoré geografické trhy možno definovať na základe smeru alebo sa môžu vyskytovať len dočasne, napr. keď klimatické podmienky alebo obdobia zberu pravidelne ovplyvňujú dopyt po preprave určitých nákladov. Premiestňovanie plavidiel, plavby so záťažou a obchodné nerovnováhy by sa v tejto súvislosti mali zohľadňovať pri vymedzovaní relevantného geografického trhu.

2.4. Výpočet podielov na trhu

33. Podiely na trhu poskytujú užitočné prvé informácie o štruktúre trhu a konkurenčnom význame účastníkov, ako aj ich konkurentov. Dozorný orgán a Komisia interpretujú podiely na trhu z hľadiska

⁽³³⁾ Napríklad tekutý voľne ložený náklad nemožno prepravovať na plavidlách na prepravu tuhého voľne loženého nákladu alebo chladený náklad nemožno prepravovať na lodiach prepravujúcich vozidlá. Mnohé ropné tankery sú schopné prepravovať nečisté a čisté ropné výrobky. Tanker však nemôže prepravovať čisté výrobky bezprostredne po tom, čo prepravil nečisté výrobky.

⁽³⁴⁾ Prestavenie plavidla na prepravu tuhého voľne loženého nákladu z prepravy uhlia na prepravu obilia vyžaduje len jednodenný proces čistenia, ktorý možno vykonať počas plavby so záťažou. Na iných trhoch s trampovými prepravnými službami môže toto čistenie trvať dlhšie.

⁽³⁵⁾ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 417/2002 z 18. februára 2002 o urýchlennom zavedení konštrukčných požiadaviek na dvojité alebo ekvivalentný trup pre ropné tankery s jednoduchým trupom a o zrušení nariadenia Rady (ES) č. 2978/94 (Ú. v. ES L 64, 7.3.2002, s. 1) bolo začlenené do kapitoly V bodu 56m prílohy XIII k Dohode o EHP rozhodnutím Spoločného výboru EHP č. 132/2002 (Ú. v. ES L 336, 12.12.2002, s. 32 a dodatok EHP č. 61, 12.12.2002, s. 26).

trhových podmienok v každom jednotlivom prípade. V niekoľkých rozhodnutiach Komisie a rozsudkoch Európskeho súdneho dvora⁽³⁶⁾ boli v súvislosti s lodnou dopravou údaje o objeme a/alebo kapacite určené ako základ pre výpočet podielov na trhu.

34. Na trhoch trampovej lodnej dopravy poskytovatelia služieb súťažia o prepravné zmluvy, t. j. predávajú plavby alebo prepravnú kapacitu. V závislosti od daných osobitných služieb umožňujú rôzne údaje prevádzkovateľom vypočítať ich ročné podiely na trhu⁽³⁷⁾, napr.:

- a) počet plavieb;
- b) podiel strán na objeme alebo hodnote celkovej prepravy určitého nákladu (medzi dvojicami prístavov alebo skupinami prístavov);
- c) podiel strán na trhu v prípade zmlúv o časovom prenájme lodí;
- d) podiel strán na kapacite v príslušnej flotile (podľa druhu a veľkosti plavidiel).

3. HORIZONTÁLNE DOHODY V ODVETVÍ NÁMORNEJ DOPRAVY

35. Dohody o spolupráci sú bežným znakom trhov v oblasti námornej dopravy. S prihliadnutím na skutočnosť, že do týchto dohôd môžu vstúpiť skutoční alebo potenciálni konkurenti a môžu nepriaznivo ovplyvniť znaky hospodárskej súťaže, musia podniky venovať osobitnú pozornosť tomu, aby zabezpečili súlad s pravidlami hospodárskej súťaže. Na trhoch so službami, akým je napr. námorná doprava, sú pre posúdenie účinku, ktorý môže mať dohoda na relevantnom trhu, osobitne významné nasledujúce prvky: ceny, náklady, kvalita, frekvencia a diferenciácia poskytovaných služieb, inovácie, marketing a komercializácia služby.
36. Pre služby, na ktoré sa vzťahujú tieto usmernenia, sú obzvlášť relevantné tri skutočnosti: technické dohody, výmena informácií a združenia.

3.1. Technické dohody

37. Na niektoré druhy technických dohôd sa nemusí vzťahovať zákaz ustanovený v článku 53 Dohody o EHP z toho dôvodu, že neobmedzujú hospodársku súťaž. Tak je to napr. v prípade horizontálnych dohôd, ktorých jediným cieľom a následkom je uskutočniť technické zlepšenia alebo dosiahnuť technickú spoluprácu. Dohody týkajúce sa uplatňovania environmentálnych noriem možno tiež považovať za dohody spadajúce do tejto kategórie. Dohody medzi účastníkmi hospodárskej súťaže týkajúce sa ceny, kapacity alebo iných charakteristík hospodárskej súťaže v zásade nebudú spadať do tejto kategórie⁽³⁸⁾.

3.2. Výmena informácií medzi účastníkmi hospodárskej súťaže v lodnej doprave

38. Systém výmeny informácií predstavuje dohodu, na základe ktorej si podniky navzájom vymieňajú informácie alebo ich poskytujú spoločnej agentúre zodpovednej za ich zhromažďovanie, zostavovanie a spracovanie pred tým, ako ich vráti účastníkom v dohodnutej forme a s dohodnutou pravidelnosťou.
39. V mnohých odvetviach je bežnou praxou zhromažďovať, vymieňať a uverejňovať súhrnné štatistické údaje a všeobecné trhové informácie. Tieto uverejňované trhové informácie sú dobrým prostriedkom na zvýšenie transparentnosti trhu a znalostí zákazníkov, a tak prinášajú výhody v dôsledku zvyšovania

⁽³⁶⁾ Rozhodnutie DTAK uvedené v poznámke pod čiarou 19, bod 85; revidované rozhodnutie DTAK uvedené v poznámke pod čiarou 19, body 85 až 86 a rozsudok DTAK uvedený v poznámke pod čiarou 24, body 924, 925 a 927.

⁽³⁷⁾ V závislosti od osobitostí relevantného trhu s trampovou lodnou dopravou je možné počítať s kratšími obdobiami, napr. na trhoch, na ktorých zmluvy o prenájme lodí sú uzatvárané na obdobie kratšie ako jeden rok.

⁽³⁸⁾ Rozhodnutie Komisie 2000/627/ES zo 16. mája 2000 [vec IV/34.018 – Dohoda o obchodných colných poplatkoch a prirážkach pre Ďalý východ („Far East Trade Tariff Charges and Surcharges Agreement“ – FETTCSA)] (Ú. v. ES L 268, 20.10.2000, s. 1), bod 153. Rozsudok Všeobecného súdu EÚ vo veci T-229/94, *Deutsche Bahn AG/Komisia*, [1997], Zb. s. II-1689, bod 37.

efektívnosti. No výmena komerčne citlivých a individualizovaných trhových údajov môže za určitých okolností porušiť článok 53 dohody o EHP. Tieto usmernenia majú pomôcť poskytovateľom služieb lodnej dopravy pri posudzovaní, či takáto výmena informácií porušuje pravidlá hospodárskej súťaže.

40. V odvetví lodnej dopravy je výmena informácií medzi plavebnými linkami, ktorá sa uskutočňuje v rámci konzorcií lodných dopravcov, na ktorú sa inak vzťahuje článok 53 ods. 1 Dohody o EHP, povolená za predpokladu, že je vo vzťahu k spoločnému prevádzkovaniu služieb lodnej dopravy a k inými formám spolupráce zahrnutým do skupinovej výnimky podľa nariadenia (ES) č. 823/2000 dopĺňajúca a nevyhnutná⁽³⁹⁾.

3.2.1. Všeobecne

41. Pri posudzovaní systémov výmeny informácií v rámci právnych predpisov EHP v oblasti hospodárskej súťaže je potrebné rozlišovať nasledujúce skutočnosti.
42. Výmena informácií môže predstavovať spôsob, ktorým sa umožňuje realizácia protisúťažného konania, ako je monitorovanie dodržiavania kartelovej dohody. Ak výmena informácií súvisí s takým protisúťažným konaním, jej posudzovanie sa musí uskutočniť v spojení s posudzovaním tohto konania. Výmena informácií môže mať sama o sebe za cieľ obmedzovanie hospodárskej súťaže⁽⁴⁰⁾. Tieto usmernenia sa nevzťahujú na takúto výmenu informácií.
43. Výmena informácií však môže sama o sebe z dôvodu svojho následku predstavovať porušenie článku 53 Dohody o EHP. Táto situácia vznikne, keď výmena informácií znižuje alebo odstraňuje mieru neistoty, pokiaľ ide o fungovanie daného trhu, a tým obmedzuje hospodársku súťaž medzi podnikmi⁽⁴¹⁾. Každý hospodársky subjekt však musí samostatne určiť politiku, ktorú plánuje na trhu presadzovať. Podľa Európskeho súdneho dvora sa preto podnikom zamedzuje nadväzovať priame alebo nepriame kontakty s inými subjektmi, ktoré ovplyvňujú konanie konkurenta alebo prezrádzajú ich vlastné (zamýšľané) konanie, ak cieľom alebo následkom týchto kontaktov je obmedzovanie hospodárskej súťaže, t. j. dosiahnutie podmienok hospodárskej súťaže, ktoré nezodpovedajú bežným podmienkam daného trhu, so zreteľom na charakter výrobkov alebo poskytovaných služieb, veľkosti a počtu podnikov a objemu trhu⁽⁴²⁾. Na druhej strane, v súvislosti s trhom s drevnou buničinou Súd rozhodol, že jednostranné štvrtročné oznámenia cien určené užívateľom uskutočnené výrobcami nezávisle sú samé o sebe trhovým konaním, ktoré neznižuje neistotu jednotlivých podnikov, čo sa týka budúceho správania ich konkurentov, a preto ak neexistuje žiadny predchádzajúci jednotný postup medzi výrobcami, samé o sebe neporušujú článok 81 ods. 1 Zmluvy o ES [teraz článok 102 ods. 1 ZFEÚ]⁽⁴³⁾.
44. Judikatúra súdov súdnych dvorov Európskej únie poskytuje určité všeobecné usmernenie pre skúmanie pravdepodobných účinkov výmeny informácií. Európsky súdny dvor zistil, že v podmienkach skutočne konkurenčného trhu zvyčajne transparentnosť vedie k zintenzívneniu hospodárskej súťaže medzi dodávateľmi⁽⁴⁴⁾. Na vysoko koncentrovanom oligopolnom trhu, na ktorom je hospodárska súťaž už značne znížená, výmena presných informácií o jednotlivých predajoch v krátkych intervaloch medzi hlavnými konkurentmi pri vylúčení iných dodávateľov a spotrebiteľov, pravdepodobne podstatne narušá hospodársku súťaž, ktorá existuje medzi dodávateľmi. Za takýchto okolností pravidelné a časté poskytovanie

⁽³⁹⁾ Nariadenie (ES) č. 823/2000, uvedené v poznámke pod čiarou 11 sa uplatňuje na medzinárodné služby lodnej dopravy z alebo do jedného alebo viacerých prístavov EHP výlučne na prepravu nákladu najmä v kontajneroch – pozri články 1 a 2 a článok 3 ods. 2 písm. g) tohto nariadenia.

⁽⁴⁰⁾ Rozsudok Európskeho súdneho dvora vo veci C-49/92 P *Komisía/Anic Participazioni* [1999] Zb. s. I-4125, body 121 až 126.

⁽⁴¹⁾ Rozsudky Európskeho súdneho dvora vo veci C-7/95 P *John Deere/Komisía*, [1998] Zb. s. I-3111, bod 90 a vo veci C-194/99 P, *Thyssen Stahl/Komisía* [2003], Zb. s. I-10821, bod 81.

⁽⁴²⁾ Rozsudok Európskeho súdneho dvora vo veci C-238/05, *Asnef-Equifax/Asociación de Usuarios de Servicios Bancarios (Ausbanc)*, [2006] Zb., s. I-11125, bod 52 a vo veci C-49/92 P, *Komisía/Anic Participazioni* [1999] Zb. I-4125, uvedený v poznámke pod čiarou č. 40, body 116 a 117.

⁽⁴³⁾ Rozsudok Európskeho súdneho dvora vo veciach C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 a C-125/85 a C-129/85 A. *Ahlström Osakeyhtiö a iní/Komisía* [1993], Zb. I-1307, body 59 až 65.

⁽⁴⁴⁾ Rozsudok Európskeho súdneho dvora vo veci *John Deere/Komisía*, vec C-7/95 P, uvedený v poznámke pod čiarou č. 41, bod 88.

informácií týkajúcich sa fungovania trhu má za následok pravidelné odkrývanie trhových pozícií a stratégií rôznych jednotlivých konkurentov všetkým konkurentom⁽⁴⁵⁾. Súd ďalej konštatoval, že systém výmeny informácií môže predstavovať porušenie pravidiel hospodárskej súťaže aj vtedy, keď trh nie je vysoko koncentrovaný, ale dochádza k obmedzeniu nezávislosti rozhodovania podnikov v dôsledku tlaku počas nadväzných rozhovorov s konkurentmi⁽⁴⁶⁾.

45. Z toho vyplýva, že skutočné a potenciálne účinky výmeny informácií sa musia posudzovať od prípadu k prípadu, keďže výsledky posudzovania závisia od kombinácie faktorov, z ktorých každý je charakteristický pre jednotlivý prípad. Štruktúra trhu, na ktorom dochádza k výmene informácií, a charakter výmeny informácií tvoria dva hlavné prvky, ktoré dozorný orgán skúma pri posudzovaní výmeny informácií. Posudzovanie musí zohľadňovať aj skutočné a potenciálne účinky výmeny informácií v porovnaní s konkurenčnou situáciou, ktorá by nastala, ak by neexistovala dohoda o výmene informácií⁽⁴⁷⁾. Na to, aby výmena predstavovala porušenie článku 81 ods. 1 Dohody o EHP, musí mať výrazný nepriaznivý vplyv na parametre hospodárskej súťaže⁽⁴⁸⁾.

46. Usmernenie uvedené v nasledujúcom texte sa týka analýzy obmedzenia hospodárskej súťaže podľa článku 53 ods. 1 Dohody o EHP. Usmernenie o uplatňovaní článku 53 ods. 3 Dohody o EHP možno nájsť v bode 58 v nasledujúcom texte a vo všeobecnom oznámení k danej téme⁽⁴⁹⁾.

3.2.2. Štruktúra trhu

47. Úroveň koncentrácie a štruktúra ponuky a dopytu na danom trhu sú hlavné otázky pri posudzovaní, či výmena spadá do rozsahu pôsobnosti článku 53 ods. 1 Dohody o EHP⁽⁵⁰⁾.

48. Úroveň koncentrácie je mimoriadne dôležitá, keďže pravdepodobnosť výskytu a trvania obmedzujúcich účinkov je väčšia na vysoko koncentrovaných oligopolných trhoch než na menej koncentrovaných trhoch. Väčšia transparentnosť na koncentrovaných trhoch môže posilniť vzájomnú závislosť firiem a znížiť intenzitu hospodárskej súťaže.

49. Štruktúra ponuky a dopytu je tiež dôležitá, najmä počet konkurujúcich subjektov, ako aj symetria a stabilita ich podielov na trhu a existencia všetkých štrukturálnych väzieb medzi konkurentmi⁽⁵¹⁾. Dozorný orgán môže analyzovať aj ďalšie faktory, akými sú rovnorodosť služieb a celková transparentnosť na trhu

3.2.3. Charakter vymieňaných informácií

50. Výmena citlivých obchodných informácií týkajúcich sa znakov hospodárskej súťaže, akými sú napr. cena, kapacita alebo náklady, medzi účastníkmi hospodárskej súťaže bude s väčšou pravdepodobnosťou spadať do pôsobnosti článku 53 ods. 1 Dohody o EHP ako iné výmeny informácií. Obchodná citlivosť informácií by sa mala posudzovať vzhľadom na uvedené kritériá.

⁽⁴⁵⁾ Rozsudok Všeobecného súdu EÚ vo veci T-35/92 *John Deere Ltd/Komisia*, [1994] Zb. s. II-957, bod 51, potvrdený po odvolaní rozsudkom Európskeho súdneho dvora vo veci *John Deere Ltd/Komisia*, vec C-7/95 P, uvedený v poznámke pod čiarou č. 41.

⁽⁴⁶⁾ Rozsudok Všeobecného súdu EÚ vo veci T-141/94 *Thyssen Stahl AG/Komisia* [1999] Zb. s. II-347, body 402 a 403.

⁽⁴⁷⁾ Rozsudok Európskeho súdneho dvora vo veci *John Deere/Komisia*, vec C-7/95P, uvedený v poznámke pod čiarou č. 41, body 75 až 77.

⁽⁴⁸⁾ Usmernenie o uplatňovaní článku 53 ods. 3 Dohody o EHP, uvedené v poznámke pod čiarou 10, bod 16.

⁽⁴⁹⁾ Usmernenie o uplatňovaní článku 53 ods. 3 Dohody o EHP, uvedené v poznámke pod čiarou č. 10.

⁽⁵⁰⁾ Usmernenie o uplatňovaní článku 53 ods. 3 Dohody EHP, uvedené v poznámke pod čiarou 10, bod 25.

⁽⁵¹⁾ V lodnej doprave existujú prevádzkové a/alebo štrukturálne väzby medzi konkurentmi, napr. členstvo v dohodách o konzorciu, ktoré umožňujú plavebným linkám spoločne využívať informácie na účely poskytovania spoločných služieb. Existencia všetkých týchto väzieb sa bude musieť zohľadňovať podľa jednotlivých prípadov pri posudzovaní vplyvu, ktorý má dodatočná výmena informácií na danom trhu.

51. Výmena informácií, ktoré sú už verejne dostupné v zásade nepredstavuje porušenie článku 53 ods. 1 Dohody o EHP⁽⁵²⁾. Dôležité je však určiť mieru transparentnosti trhu a či výmena zvyšuje hodnotu informácie tým, že sa stane dostupnejšou a/alebo prepája verejne dostupnú informáciu s inou informáciou. Konečná informácia sa môže stať obchodne citlivou a jej výmena môže potenciálne obmedzovať hospodársku súťaž.
52. Informácie môžu byť individuálne alebo súhrnné. Individuálne údaje sa týkajú určeného alebo identifikovateľného podniku. Pri súhrnných údajoch ide o kombináciu údajov od dostatočného počtu nezávislých podnikov, čo znemožňuje rozoznať individuálne údaje. Výmena individuálnych informácií medzi konkurentmi spadá s väčšou pravdepodobnosťou do rozsahu pôsobnosti článku 53 ods. 1 Dohody o EHP⁽⁵³⁾ ako výmena súhrnných informácií, ktorá v zásade nespadá do pôsobnosti článku 53 ods. 1 Dohody o EHP. Dozorný orgán bude venovať osobitnú pozornosť miere súhrnu údajov. Mala by byť taká, aby sa informácie nemohli rozčleniť tak, aby podniky mohli priamo alebo nepriamo zistiť informácie o konkurenčných stratégiách svojich konkurentov.
53. Pri posudzovaní výmen prognóz v oblasti lodnej dopravy o kapacite v súhrnnej forme, najmä ak sa uskutočňujú na koncentrovaných trhoch, je však potrebné postupovať opatrne. Na trhoch s dopravnými linkami sú údaje o kapacite hlavným parametrom na koordinovanie konkurenčného konania a majú priamy vplyv na ceny. Výmeny súhrnných prognóz o kapacite naznačujúcich, v ktorých obchodoch sa kapacita využije, môžu byť zamerané proti hospodárskej súťaži, ak môžu viesť k tomu, že viacerí alebo všetci prepravcovia prijímajú spoločnú politiku, a môžu mať za následok poskytovanie služieb za ceny vyššie ako sú konkurenčné ceny. Okrem toho, existuje riziko rozčlenenia údajov, keďže je možné spájať ich s individuálnymi oznámeniami dopravcov na linkách. To by umožnilo podnikom identifikovať trhové postavenia a stratégie konkurentov.
54. Aktuálnosť údajov a obdobie, ktorého sa týkajú, sú takisto dôležitými faktormi. Údaje môžu byť historické, súčasné alebo budúce. Výmena historických informácií sa všeobecne nepovažuje za výmenu spadajúcu do pôsobnosti článku 53 ods. 1 Dohody o EHP, pretože nemôže mať žiadny skutočný vplyv na budúce konanie. V minulosti považovala Komisia informácie staršie ako jeden rok za historické⁽⁵⁴⁾, zatiaľ čo informácie staré menej ako jeden rok označila za súčasné⁽⁵⁵⁾. Historická alebo súčasná povaha informácií sa má posudzovať s určitou flexibilitou prihliadajúc na rozsah, v akom sa údaje stávajú zastaranými na relevantnom trhu. Obdobie, za ktoré údaje nadobudnú historický charakter, je pravdepodobne kratšie pri súhrnných údajoch ako pri individuálnych údajoch. Obdobie, ani pri výmene údajov o aktuálnom objeme a kapacite nie je pravdepodobné, že by dochádzalo k obmedzovaniu hospodárskej súťaže, ak sú údaje zosumarizované na primeranú úroveň tak, aby transakcie individuálnych odosielateľov alebo prepravcov nemohli byť identifikované či už priamo alebo nepriamo. Budúce údaje súvisia s názorom podniku na to, ako sa bude trh vyvíjať, alebo so stratégiou, ktorej sa hodlá pridŕžať na trhu. Výmena budúcich údajov môže byť obzvlášť problematická, najmä ak sa týka cien alebo výkonnosti. Môže odhaliť obchodnú stratégiu, ktorú podnik plánuje uplatňovať na trhu. Tým môže výrazne znížiť súťaživosť medzi stranami výmeny a tým potenciálne obmedziť hospodársku súťaž.
55. Zohľadniť sa má aj frekvencia výmeny. Čím častejšie sa údaje vymieňajú, tým rýchlejšie môžu konkurenti reagovať. To umožňuje prijatie protipatrení a v konečnom dôsledku znižuje stimuláciu začať konkurenčné konanie na trhu. Mohla by sa obmedziť takzvaná skrytá hospodárska súťaž.
56. Prihliadnuť by sa tiež malo na spôsob, akým sú údaje sprístupnené, a posúdiť účinky na trh(-y). Čím viac informácií je vymieňaných so zákazníkmi, tým menej je táto výmena problematická. Ak sa transparentnosť trhu zvyšuje len v prospech dodávateľov, môže to pripraviť zákazníkov o možnosť získať výhodu zvýšenej skrytej hospodárskej súťaže.

⁽⁵²⁾ Rozsudok DTAK uvedený v poznámke pod čiarou 24, bod 1154.

⁽⁵³⁾ Rozhodnutie Komisie č. 78/252/ES z 23 decembra 1977 vo veci IV/29.176 – *Vegetable Parchment* (Ú. v. ES L 70, 13.3.1978, s. 54).

⁽⁵⁴⁾ Rozhodnutie Komisie č. 92/157/ES zo 17. februára 1992 vo veci IV/31.370 – *UK Agricultural Tractor Registration Exchange* (Ú. v. ES L 68, 13.3.1992, s. 19), odsek 50.

⁽⁵⁵⁾ Rozhodnutie Komisie 98/4/ESUO z 26. novembra 1997 vo veci IV/36.069 – *Wirtschaftsvereinigung Stahl* (Ú. v. ES L 1, 3.1.1998, s. 10), odsek 17.

57. Cenový index v lodnej doprave ukazuje priemerný pohyb cien prepravy kontajnera na mori. Cenový index založený na primerane zosumarizovaných údajoch o cenách pravdepodobne neporuší článok 53 ods. 1 Dohody o EHP, ak sú údaje zosumarizované tak, aby sa informácie nemohli rozčleniť, čo by podnikom zamedzilo získať priamo alebo nepriamo informácie o obchodných stratégiách svojich konkurentov. Ak cenový index znižuje alebo odstraňuje mieru neistoty v súvislosti s fungovaním trhu, čo vedie k obmedzovaniu hospodárskej súťaže medzi podnikmi, tento index by bol porušením článku 53 ods. 1 Dohody o EHP. Pri posudzovaní pravdepodobného vplyvu tohto cenového indexu na relevantný trh treba zohľadniť úroveň súhrnu údajov, ich historický alebo aktuálny charakter a frekvenciu uverejňovania indexu. Vo všeobecnosti je dôležité spoločne posúdiť všetky jednotlivé prvky každej schémy výmeny informácií, aby sa zohľadnila možná interakcia, napr. medzi výmenou údajov o kapacite a objeme na jednej strane a cenovým indexom na strane druhej.
58. Výmena informácií medzi prepravcami, ktorá obmedzuje hospodársku súťaž, však môže prinášať výhody v dôsledku zvyšovania efektívnosti, napr. lepšie plánovanie a efektívnejšie využívanie kapacity. Tieto výhody musia byť odôvodnené a prenesené na zákazníkov a musia vyvážiť negatívny účinok výmeny informácií na hospodársku súťaž podľa článku 53 ods. 3 Dohody o EHP. V tejto súvislosti je dôležité poznamenať, že jedna z podmienok uvedených v článku 53 ods. 3 Dohody o EHP stanovuje, že spotrebiteľom by mal byť umožnený primeraný podiel na výhodách vyplývajúcich z dohody obmedzujúcej hospodársku súťaž. Ak sú splnené všetky štyri súhrnné podmienky článku 53 ods. 3 Dohody o EHP, zákaz uvedený v článku 53 ods. 1 Dohody o EHP sa neuplatňuje⁽⁵⁶⁾.

3.2.4. Obchodné združenia

59. V oblasti lodnej dopravy, tak ako v iných odvetviach, sa rozhovory a výmeny informácií môžu uskutočňovať v rámci obchodného združenia, ak sa toto združenie nevyužíva ako a) fórum pre stretnutia kartelu⁽⁵⁷⁾ b) orgán, ktorý vydáva protisúťažné rozhodnutia alebo odporúčania svojim členom⁽⁵⁸⁾ alebo c) prostriedok výmeny informácií, ktorá znižuje alebo odstraňuje mieru neistoty v súvislosti s fungovaním trhu, čo vedie k obmedzovaniu hospodárskej súťaže medzi podnikmi, pričom nie sú splnené podmienky uvedené v článku 53 ods. 3⁽⁵⁹⁾. Toto je potrebné odlíšiť od rozhovorov, ktoré sa uskutočňujú oprávnené v rámci obchodných združení, napr. o technických a environmentálnych normách.

3.3. Dohody o združení v trampovej lodnej doprave

60. Najviac sa opakujúcou formou horizontálnej spolupráce v trampovej lodnej doprave je združenie lodnej dopravy. Nejestvuje žiaden univerzálny model združenia. Zdá sa však, že určité črty sú spoločné pre väčšinu združení na rôznych segmentoch trhu, ako sa uvádza ďalej v texte.
61. Štandardné združenie lodnej dopravy spája viacero podobných plavidiel⁽⁶⁰⁾ patriacich rôznym vlastníkom a prevádzkovaným v rámci jednej správy. Správca združenia je zvyčajne zodpovedný za komerčné riadenie (napr. spoločný marketing⁽⁶¹⁾ rokovania o prepravných sadzbách a centralizácia príjmov a plavebných nákladov)⁽⁶²⁾ a za komerčnú prevádzku (plánovanie plavieb a vydávanie pokynov

⁽⁵⁶⁾ Usmernenia o uplatňovaní článku 53 ods. 3 Dohody o EHP, uvedené v poznámke pod čiarou č. 10. Plavidlá zúčastnené v združení sú často viac-menej podobného typu.

⁽⁵⁷⁾ Rozhodnutie Komisie č. 2004/421/ES zo 16. decembra 2003 vo veci COMP/38.240 – *Industrial tubes* (Ú. v. EÚ L 125, 28.4.2004, s. 50).

⁽⁵⁸⁾ Rozhodnutie Komisie 82/896/EHS z 15. decembra 1982 vo veci IV/29.883 – *AROW/BNIC* (Ú. v. ES L 379, 31.12.1982, s. 1); rozhodnutie Komisie 96/438/ES z 5. júna 1996 vo veci IV/34.983 – *Fenex* (Ú. v. ES L 181, 20.7.1996, s. 28).

⁽⁵⁹⁾ Rozhodnutie Komisie č. 92/157/EHS, *UK Agricultural Tractor Registration Exchange*, uvedené v poznámke pod čiarou 54.

⁽⁶⁰⁾ To má za následok, že združenie je schopné prilákať veľké zmluvy o prenájme lodí, spájať rôzne zmluvy o prenájme lodí a dôkladným plánovaním flotily znižovať počet úsekov so záťažou.

⁽⁶¹⁾ Napríklad plavidlá združenia sa predávajú ako jedna obchodná jednotka ponúkajúca dopravné riešenia bez ohľadu na to, ktorá loď vykonáva aktuálnu plavbu.

⁽⁶²⁾ Napríklad príjmy združenia inkasuje ústredná správa a výnosy sa rozdeľujú medzi účastníkov na základe komplexného kľúča.

plavidlám, vymenovanie zástupcov v prístavoch, priebežné poskytovanie aktuálnych informácií zákazníkom, vystavovanie prepravných faktúr, objednávanie zásobníkov, vyberanie príjmov od plavidiel a ich rozdeľovanie podľa vopred stanoveného kľúča atď.). Správca združenia koná často pod dohľadom hlavného výkonného výboru, ktorý zastupuje vlastníkov plavidiel. Technická prevádzka plavidiel je zvyčajne zodpovednosťou každého vlastníka (bezpečnosť, posádka, opravy, údržba atď.). Hoci členovia združenia ponúkajú svoje služby spoločne, vykonávajú ich často samostatne.

62. Z tohto opisu vyplýva, že hlavným rysom štandardných združení lodnej dopravy je spoločný predaj spojený s niektorými rysmi spoločnej výroby. Usmernenia o spoločnom predaji ako o variante spoločnej dohody o komercializácii a o spoločnej výrobe v usmerneniach dozorného orgánu o uplatniteľnosti článku 53 Dohody o EHP na dohody o horizontálnej spolupráci⁽⁶³⁾ sú preto relevantné. V dôsledku rozdielov medzi charakteristikami združení sa každé združenie musí analyzovať od prípadu k prípadu, aby sa určilo, či vzhľadom na svoje ťažisko⁽⁶⁴⁾ spadá do pôsobnosti článku 53 ods. 1 Dohody o EHP, a ak áno, či spĺňa štyri kumulatívne podmienky článku 53 ods. 3 Dohody o EHP.

63. Združenia, na ktoré sa vzťahuje nariadenie Rady (ES) č. 139/2004⁽⁶⁵⁾, keďže boli vytvorené ako spoločný podnik trvalo vykonávajúci všetky funkcie samostatného hospodárskeho subjektu [tzv. plne funkčný spoločný podnik, pozri článok 3 ods. 4 nariadenia Rady (ES) č. 139/2004], nie sú priamo ovplyvnené zmenami zavedenými nariadením (ES) č. 1419/2006 a tieto usmernenia sa ich netýkajú. Usmernenie o plnej funkčnosti je možné nájsť okrem iného v konsolidovanom oznámení Komisie o právomoci podľa nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi⁽⁶⁶⁾. Pokiaľ táto združenia majú za svoj cieľ alebo účinok koordináciu konkurenčného správania svojich materských združení, koordinácia sa posudzuje v súlade s kritériami článku 53 ods. 1 a ods. 3 Dohody o EHP s cieľom stanoviť, či je, alebo nie je táto činnosť zlučiteľná s Dohodou o EHP⁽⁶⁷⁾.

3.3.1. *Združenia, ktoré nespádajú do pôsobnosti článku 53 ods. 1 Dohody o EHP*

64. Dohody o združení nespádajú do zákazu podľa článku 53 ods. 1 Dohody o EHP, ak účastníci združenia nie sú skutoční alebo potenciálni konkurenti. To by nastalo napríklad vtedy, ak by dvaja alebo viacerí vlastníci lodí vytvorili združenie lodnej dopravy na účely predkladania ponúk a plnenia zmlúv o prenájme lodí, o ktoré by sa ako individuálni prevádzkovatelia nemohli úspešne uchádzať alebo ktoré by nemohli samostatne vykonávať. To platí aj vtedy, ak také združenia príležitostne prepravujú iný náklad, ktorý predstavuje malý podiel ich celkového objemu.

65. Združenia, ktorých činnosť nemá vplyv na relevantné charakteristiky hospodárskej súťaže, pretože majú malý význam a/alebo výrazne neovplyvňujú obchod medzi štátmi EHP⁽⁶⁸⁾, nespádajú do pôsobnosti článku 53 ods. 1 Dohody o EHP. Združenie však nespadá do pôsobnosti oznámenia dozorného orgánu o dohodách menšieho významu, pokiaľ je jeho súčasťou stanovovanie cien vrátane spoločného predaja.

3.3.2. *Združenia, ktoré vo všeobecnosti spadajú do pôsobnosti článku 53 ods. 1 Dohody o EHP*

66. Dohody o združení medzi konkurentmi, ktoré sa vzťahujú iba na spoločný predaj, majú v zásade za svoj cieľ a následok koordináciu cenovej politiky týchto konkurentov⁽⁶⁹⁾.

⁽⁶³⁾ V oddiele 5, resp. v oddiele 3 usmernení uvedených v poznámke pod čiarou č. 9.

⁽⁶⁴⁾ Usmernenia o dohodách o horizontálnej spolupráci, uvedené v poznámke pod čiarou 9, bod 12.

⁽⁶⁵⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 139/2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (nariadenie ES o fúziách) (Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1.), začlenené do kapitoly A bodu 1 prílohy XIV k Dohode o EHP rozhodnutím Spoločného výboru EHP č. 78/2004 (Ú. v. EÚ L 219, 19.6.2004, s. 13 a dodatok EHP č. 32, 19.6.2004, s. 1).

⁽⁶⁶⁾ Ú. v. EÚ C 95, 16.4.2008, s. 1.

⁽⁶⁷⁾ Nariadenie (ES) č. 139/2004 uvedené v poznámke pod čiarou č. 65, článok 2 ods. 4.

⁽⁶⁸⁾ Oznámenie dozorného orgánu o dohodách menšieho významu, ktoré výrazne neobmedzujú hospodársku súťaž v zmysle článku 53 ods. 1 Dohody o EHP (*de minimis*) (Ú. v. EÚ C 67, 20.3.2003, s. 20 a dodatok EHP č. 15, 20.3.2003, s. 11) a usmernenia o pojme účinku na obchod, uvedené v poznámke pod čiarou 17.

⁽⁶⁹⁾ Usmernenia o uplatniteľnosti článku 53 ods. 3 Dohody EHP na horizontálne dohody o spolupráci, uvedené v poznámke pod čiarou 9, odsek 5. Do tejto kategórie nespádajú činnosti nezávislých dopravných sprostredkovateľov pri dohode o plavidle.

3.3.3. Združenia, ktoré môžu spadať do pôsobnosti článku 53 ods. 1 Dohody o EHP

67. Ak cieľom združenia nie je obmedzenie hospodárskej súťaže, je analýza jeho vplyvov na príslušný trh nevyhnutná. Dohoda o združení spadá do pôsobnosti článku 53 ods. 1 Dohody o EHP, ak je pravdepodobné, že bude mať výrazný nepriaznivý vplyv na charakteristiky hospodárskej súťaže na trhu, ako sú ceny, náklady, diferenciácia služieb, kvalita služieb a inovácia. Dohody môžu mať tento vplyv tým, že výrazne znížia súťaživosť medzi stranami dohody alebo medzi nimi a tretími stranami ⁽⁷⁰⁾.
68. Niektoré združenia v trampovej lodnej doprave nezahŕňajú spoločný predaj, avšak obsahujú určitý stupeň koordinácie týkajúcej sa charakteristík hospodárskej súťaže (napr. spoločný rozpis alebo spoločný nákup). Tieto prípady podliehajú článku 53 ods. 1 Dohody o EHP, ak majú strany dohody určitý stupeň trhovej sily ⁽⁷¹⁾.
69. Schopnosť združenia spôsobovať výrazné negatívne vplyvy na trhu závisí od hospodárskeho kontextu s prihliadnutím na spojenú trhovú silu strán a charakter dohody spolu s ďalšími štrukturálnymi faktormi na relevantnom trhu. Treba tiež zvážiť, či dohoda o združení ovplyvňuje konanie strán na susedných trhoch úzko súvisiacich s trhom, ktorý je priamo ovplyvneným spoluprácou ⁽⁷²⁾. Taký prípad môže nastať napríklad vtedy, keď trhom združenia je trh s prepravou lesných produktov na špecializovaných plavidlách krabicového tvaru (trh A) a členovia združenia prevádzkujú lode aj na trhu s voľne loženým suchým tovarom (trh B).
70. Pokiaľ ide o štrukturálne faktory na relevantnom trhu, je nepravdepodobné, že ak má združenie nízky podiel na trhu, vytvorí obmedzujúce účinky. Koncentrácia na trhu, postavenie a počet konkurentov, stabilita podielov na trhu v čase, viacnásobné členstvo v združeniach, prekážky vstupu na trh, pravdepodobnosť vstupu, transparentnosť trhu, vyrovnávací kúpna sila užívateľov dopravy a charakter služieb (napr. homogénne verzus diferencované služby) by sa mali zohľadniť ako dodatočné faktory pri posudzovaní vplyvu daného združenia na relevantný trh.
71. V súvislosti s charakterom dohody je tiež potrebné prihliadnuť na ustanovenia, ktoré ovplyvňujú súťažné správanie združenia alebo jeho členov na trhu, ako napríklad ustanovenia zakazujúce členom činnosť mimo združenia na rovnakom trhu (ustanovenia o nekonkurovaní), lehoty, počas ktorých nemožno zo združenia vystúpiť, a výpovedné lehoty (ustanovenia o vystúpení). Do úvahy by sa mali vziať aj všetky väzby medzi združeniami, či už z hľadiska riadenia alebo členov, ako aj deľba nákladov a výnosov.

3.3.4. Uplatnenie článku 53 ods. 3 Dohody o EHP

72. Ak združenia spadajú do pôsobnosti článku 53 ods. 1 Dohody o EHP, musia dané podniky zabezpečiť, že spĺňajú štyri kumulatívne podmienky uvedené v článku 53 ods. 3 Dohody o EHP ⁽⁷³⁾. Žiadne druhy dohôd nie sú vopred vylúčené z pôsobnosti článku 53 ods. 3 Dohody o EHP. Na všetky obmedzujúce dohody, ktoré spĺňajú štyri podmienky uvedené v článku 53 ods. 3 Dohody o EHP, sa v zásade vzťahuje pravidlo o výnimke. Analýza zahŕňa pohyblivé rozpätie. Čím väčšie je obmedzenie hospodárskej súťaže zistené podľa článku 53 ods. 1 Dohody o EHP, tým väčšie musia byť výhody v dôsledku zvyšovania efektívnosti a prenesenie v prospech spotrebiteľov.
73. Je na daných podnikoch, aby preukázali, že združenie zlepšuje dopravné služby a zvyšuje technický alebo hospodársky pokrok formou zvyšovania efektívnosti. Dosiagnuté výhody v dôsledku zvyšovania efektívnosti nemôžu predstavovať úspory nákladov, ktoré sú prirodzenou súčasťou zníženia hospodárskej súťaže, ale musia vyplývať z integrácie hospodárskych činností.

⁽⁷⁰⁾ Usmernenia o uplatňovaní článku 53 ods. 3 zmluvy, uvedené v poznámke pod čiarou 10.

⁽⁷¹⁾ Usmernenia o uplatniteľnosti článku 53 ods. 3 Dohody EHP na horizontálne dohody o spolupráci, uvedené v poznámke pod čiarou 9, odsek 149.

⁽⁷²⁾ Usmernenia o uplatniteľnosti článku 53 ods. 3 Dohody EHP na horizontálne dohody o spolupráci, uvedené v poznámke pod čiarou 9, odsek 142.

⁽⁷³⁾ Usmernenia o uplatňovaní článku 53 ods. 3 Dohody o EHP, uvedené v poznámke pod čiarou č. 10.

74. Zvyšovanie efektívnosti združenia môže napríklad vyplývať z dosiahnutia lepšej miery využitia a úspor z rozsahu. Združenia v trampovej lodnej doprave zväčša spoločne plánujú pohyby plavidiel s cieľom geograficky rozmiestniť flotily. Rozmiestnenie plavidiel môže znížiť počet plavieb so záťažou, čo môže zvýšiť celkovú mieru využitia kapacity združenia a prípadne viesť k úsporám z rozsahu.
75. Spotrebiteľia musia získať primeraný podiel na vzniknutých výhodách v dôsledku zvyšovania efektívnosti. Podľa článku 53 ods. 3 Dohody o EHP sa musia zohľadniť priaznivé účinky na všetkých spotrebiteľov na relevantnom trhu, a nie účinok na každého jednotlivého spotrebiteľa⁽⁷⁴⁾. Prenesenie výhod musí aspoň odškodniť spotrebiteľov za skutočný alebo potenciálny negatívny vplyv, ktorý im obmedzenie hospodárskej súťaže spôsobilo podľa článku 53 ods. 1 Dohody o EHP⁽⁷⁵⁾. V tejto súvislosti by sa na posúdenie pravdepodobnosti prenosu mala vziať do úvahy štruktúra trhov s trampovou lodnou dopravou a elasticita dopytu.
76. Združenie by nemalo klásť obmedzenia, ktoré nie sú nevyhnutné na dosiahnutie výhod v dôsledku zvyšovania efektívnosti. V tejto súvislosti je potrebné preskúmať, či by strany dosiahli výhody sami. Pri tomto posudzovaní je relevantné okrem iného zvážiť, aká je minimálna miera efektívnosti poskytovania rôznych druhov služieb v trampovej lodnej doprave. Každé obmedzujúce ustanovenie obsiahnuté v dohode o združení musí byť primerane potrebné na dosiahnutie očakávaných výhod v dôsledku zvyšovania efektívnosti. Obmedzujúce ustanovenia môžu byť odôvodnené na dlhšie obdobie, celé obdobie existencie združenia alebo iba na prechodné obdobie.
77. Na záver, združenie nesmie poskytnúť stranám možnosť vylúčiť hospodársku súťaž vo vzťahu k podstatnej časti predmetných služieb.
-

⁽⁷⁴⁾ Rozsudok Európskeho súdneho dvora vo veci C-238/05, *Asnef-Equifax/Ausbanc*, uvedený v poznámke pod čiarou č. 42, bod 70.

⁽⁷⁵⁾ Usmernenia o uplatňovaní článku 53 ods. 3 Dohody EHP, uvedené v poznámke pod čiarou 10, bod 24.